

Advies

Fietsparkeren bij Centraal Station



Inleiding

Na bijna 20 jaar is in 2020 de omgeving van het Centraal Station af. De afdeling Amsterdam van de Fietsersbond vindt dat er dan alles aan gedaan moet zijn om te zorgen dat het CS geen 'klachtenhotspot' meer is voor het fietsparkeren.

Dit kan alleen met een combinatie van maatregelen. Veel van die maatregelen kunnen snel worden ingezet, waardoor de verbeteringen ook al ver voor 2020 zichtbaar worden. We vragen de gemeente dan ook om een concreet actieplan dat snel operationeel wordt.

De Fietsersbond benadrukt dat de gemeente nu reeds goed werk doet rondom het CS. Dit advies moet dan ook gelezen worden als een steun in de rug en een aansporing en hulpmiddel om door te gaan op de ingeslagen weg.

Succes en probleem

De grote aantallen geparkeerde fietsen zijn in de eerste plaats een illustratie van het grote succes van het gevoerde fietsbeleid. Steeds meer Amsterdammers kiezen voor het vervoermiddel dat weinig ruimte inneemt, het goedkoopst is – zowel voor de gebruiker als voor de overheid, en de lucht schoon en de gebruiker gezond houdt.

Maar het grote succes heeft ook een keerzijde: zowel fietsers als andere gebruikers van de openbare ruimte ervaren serieuze problemen.

- Voor fietsers is het een heus probleem om de fiets (snel) te stallen binnen redelijke afstand van het station en deze (heel) terug te vinden (zie afbeelding hieronder).
- De gebruikers (en beheerders) van de openbare ruimte ervaren dat de grote aantallen gestalde fietsen veel van de openbare ruimte in beslag nemen, terwijl deze ook bedoeld is voor andere doeleinden (voetgangersareaal, recreatie, vluchtroute, etc.). Subjectieve problemen ("die geparkeerde fietsen zijn zo lelijk") laten we buiten beschouwing

Figuur 7 Wat vindt u in Amsterdam de vervelendste plek om uw fiets te parkeren? Meest genoemde plekken



bron: O+S

Het probleem doet zich voor omdat het fietsen zo'n succes is en de gevolgen van dat succes te weinig onderkend zijn.

Kwalitatieve problemen

- De aanwezige plekken raken vol met langparkeerders, fietswrakken, weesfietsen en andere oneigenlijke objecten. Om ervoor te zorgen dat de fietsplekken bij een station daadwerkelijk beschikbaar blijven voor de doelgroep (OV-reizigers), zijn extra maatregelen nodig.
- Bovendien is er behoefte aan verschillende soorten fietsparkeerplaatsen voor evenzoveel soorten fietsparkeerders: lang en kortparkeerders, Amsterdammers (fiets als voortransport) en mensen van buiten de stad (fiets als natransport), fietssoorten (bakfiets, fiets met bak, breed stuur of dikke banden, tandem, kinderfiets of snorfiets, e.d.) etcetera.
- Soms is er te weinig aandacht voor de kwaliteit van de voorzieningen. Hét voorbeeld van de missende deur binnendoor van de nieuwe fietsenstalling naar de nieuwe OBA, moet niet bij CS herhaald worden.

Kwantitatieve problemen

Volgens de planning van het Masterplan zijn er in 2020 7.000 plekken onder het westelijk tramemplacement, 1.000 plekken in het postpakketgebouw en 2.000 plekken aan de IJzijde. Totaal evenveel als nu: 10.000 plekken.

Het MJP Fiets gaat uit van een vraag van 10.800 plekken nu (met een huidig tekort van 1700) en 13.700 plekken in 2020.

Prorail en NS doen een fors hogere schatting van 17.000 fietsen. Deze schatting gaat uit van het nu aanwezige aantal fietsen, vermeerderd met een factor voor de toenemende reizigersaantallen en een factor voor het toenemend aandeel fietsers onder de reizigers. Vergeleken met Utrecht (22.000 plaatsen) lijkt ook dat aan de lage kant.

Volgens de Fietzersbond is ook een schatting van 17.000 nog veel te conservatief. Geen enkele schatting houdt namelijk voldoende rekening met de *latente behoefte*:

- Veel fietsers komen nu noodgedwongen lopend of met het OV naar CS, maar zouden – als er plek was – liever op de fiets komen.
- Andere reizigers kiezen er bewust voor om hun reis op een ander station te beginnen (Amstel, Zuid, Sloterdijk, metro) omdat het zoeken naar een stallingsplaats bij CS teveel tijd kost. Wanneer er meer plek is, zullen een aantal van hen hun reis weer op CS beginnen. Er zijn ons verhalen bekend van mensen voor wie het moeizame fietsparkeren de doorslaggevende reden is om te forensen met de auto in plaats van de trein.
- Ook houdt deze schatting er geen rekening mee dat de bezuinigingen op het OV het aandeel fietsers in het voor- en natransport sneller zal doen toenemen dan in de huidige trend.
- Wijzigingen in de OV-studentenkaart zullen er vermoedelijk ook toe leiden dat veel meer studenten op de fiets naar het station gaan in plaats van met het OV.
- Net als bij parkeergarages voor auto's wordt een fietsparkeervoorziening ervaren als 'vol' als 80% of meer van de plekken bezet zijn. Je zult dus 25% meer plaatsen nodig hebben dan het aantal te verwachten fietsparkeerders, omdat anders gebruikers weg blijven (het zoeken naar een lege plek is een dealbreaker).

De latente behoefte is onmogelijk te kwantificeren. Maar het is onverstandig hier geen rekening mee te houden. Wij gaan er daarom vanuit dat het niet verstandig is om te stoppen bij die 17.000. Op die manier blijven we bouwen voor de 'huidige' vraag en blijven we dus achter de feiten aanlopen. We adviseren dus om rekening te houden met in totaal veel meer benodigde fietsparkeerplekken dan in de huidige plannen.

Ook bevelen we aan voortdurend de bezetting van de plaatsen bij te houden en periodiek de waardering van de gebruikers te peilen, zodat voortdurend ingespeeld kan worden op de werkelijke behoefte. Kortom: ga niet uit van de aantallen waar het MJP Fiets 2012-2016 mee rekent.

Zowel voor NS (meer klanten), landelijke overheid (liever meer mensen in de trein dan in de auto), lokale overheid (minder autoverkeer in de stad, minder druk op duur lokaal OV) en de gebruikers zelf (gezondheid, snelheid, flexibiliteit) is het goed wanneer zoveel mogelijk reizigers de fiets als voor- en natransport gebruiken. Al deze partijen hebben er (ook financieel) baat bij als het fietsparkeerprobleem goed wordt opgelost.

Het ontmoedigen van fietsen kan dus nooit de oplossing zijn. Dezelfde mobiliteitsvraag zal dan anders worden ingevuld, door andere manieren van vervoer die meer kosten in termen van ruimte, uitstoot, lawaai, verkeersveiligheid, volksgezondheid, afhankelijkheid, etc.

Wij zoeken daarom naar oplossingen die zoveel mogelijk tegemoet komen aan de behoefte aan stallingsvoorzieningen, goed rekening houdend met de andere functies van de openbare ruimte.

Maatregelen

Het fietsparkeren kan moeilijk worden opgelost door één simpele maatregel, maar alleen door een pakket aan maatregelen.

Alleen maar extra plekken creëren is niet genoeg. Stel dat je besluit de behoefte alleen te vervullen door het creëren van meer fietsparkeerplekken tot bijvoorbeeld een aantal van in totaal 34.000 fietsen. Dan verwachten we, gezien de latente behoefte, dat al deze fietsparkeerplaatsen intensief gebruikt zullen worden.

Op het kaartje in de bijlage is als vingeroefening het ruimtebeslag daarvoor ingekleurd. Dit lijkt ons om verschillende redenen niet het gewenste scenario.

We stellen daarom voor het probleem aan te pakken met een pakket met acht maatregelen:

- 1. Meer fietsparkeerplekken nabij het Centraal Station**
- 2. Meer fietsparkeerplekken op grotere afstand van CS**
- 3. OV beter over meer stations spreiden**
- 4. Bestaande plekken beter benutten door betere aanduiding**
- 5. Bestaande plekken beter benutten door regulering**
- 6. Bestaande plekken eerlijk verdelen door differentiëren**
- 7. Consequentere handhaving**
- 8. gebruik van OV-fiets aantrekkelijker maken dan langdurig een eigen fiets parkeren**

1) Meer plekken nabij het Centraal Station

De huidige plannen voor CS omvatten nu in totaal 10.000 plekken. Dat zijn 7.000 plekken onder het westelijk tramemplacement, 1.000 plekken in het postpakketgebouw en 2.000 plekken aan de IJzijde bij de fiets- en voetgangerstunnel.

Wat de Fietsersbond betreft is dat veel te weinig.

We stellen voor om in de nabijheid van het station extra plekken te realiseren door:

- de bestaande plekken op het maaiveld (3.600 plekken) niet allemaal weg te halen. Elke plek die je voor een paar honderd euro op het maaiveld kunt maken, bespaart zo'n 10.000 euro voor een noodzakelijke gebouwde plek.
De bestaande plekken kunnen deels blijven als rekken, deels als vakken voor bijv. bakfietsen. Het toestaan van fietsparkeren aan de brugleuningen is een zeer goedkope en effectieve maatregel. Het mag onwenselijk zijn vanuit stedenbouwkundig oogpunt, maar handhaving van een verbod plus alternatieve maatregelen kosten veel meer geld, waarvan het onredelijk is om dat aan de fietser of het fietsbeleid door te berekenen. Er wordt immers niet door de fietser om gevraagd. Juist niet.
- 4 fietsflat-achtige gebouwen of pontons, bijvoorbeeld op elk van de vier hoeken van het station. Eén van deze fietsflats is er al en mag wat ons betreft op de UNESCO wereld-erfgoedlijst. In elk geval is het doodzonde om deze weg te halen, zoals nog steeds het officiële plan is.
- Een extra ondergrondse stalling voor 7.000 plekken, of uitbreiding van de al geplande, met name aan de oostkant van het station (duur, maar nodig).

2) Meer fietsplekken aanbieden op grotere afstand

Het centraal station is per pont en metro goed bereikbaar. Voor een deel van de bezoekers is een fietsparkeerplek aan de overzijde bij de pont of bij een metrostation een goed alternatief.

We stellen voor:

- aan de overzijde bij de pont: een fietsflat bij de Buiksloterweg; en ook meer plekken bij de NDSM en het IJplein;
- fietsvoorzieningen – ook voor treinreizigers – bij metrostations zoals Weesperplein, Vijzelgracht en Buikslotermeerplein; en kleinere voorzieningen bij de andere pontterminals en metrostations – ook voor treinreizigers.

Om het gebruik van deze voorzieningen te stimuleren, moeten de reizigers die het voortraject met de metro afleggen niet meer gestraft worden met een dubbel opstaptarief voor het OV.

3) OV beter over meer stations spreiden

De ideeën van wethouder Wiebes zijn: het Amsterdamse OV, en aansluitend daarop het treinennet, meer te verspreiden over de stad. Dat zou voor dit punt ook kansen kunnen bieden. Nóg meer reizigers dan nu kunnen hun treinreis beginnen op andere stations dan CS. In eerste instantie verplaatst dat het probleem, maar het maakt de opgave per plek en zeker die bij CS wel overzichtelijker en behapbaarder.

4) Bestaande plekken beter benutten door beschikbare plekken aan te geven

Beschikbare plekken kunnen worden aangegeven door verwijzingen, elektronische systemen en dergelijk, of een fietscoach.

Een concreet idee dat snel ingevoerd kan worden, is het aanbrengen van een tellertje op de bewaakte stallingen (ook bij o.a. station Zuid). 'Nog xx plekken vrij'. De beheerders moeten dat dan redelijk kunnen inschatten, bijv. doordat er maar één deur is waardoor fietsen binnenkomen en vertrekken.

Rond het Centraal Station is dit minder eenvoudig, maar des te meer nodig. Net als bij autoparkeerplekken zou er een systeem met DRIP's moeten zijn dat verwijst naar een sectie met nog voldoende vrije fietsparkeerplekken. Zolang hiervoor geen elektronisch systeem bestaat, zou een 'fietscoach' een alternatief kunnen zijn.

Deze aanduidingen moeten ervoor zorgen dat de beschikbare ruimte efficiënter gebruikt wordt.

5) Bestaande plekken beter benutten door regulering

Op een fietsplek waar 1 fiets een week staat (voor 1 OV-reis), kunnen 7 reizigers hun fiets een hele dag stallen of 14 reizigers een halve dag. Geparkeerde wrakken en weesfietsen sorteren hetzelfde effect als een langparkeerder, maar dan uitvergroet.

Bestaande plekken beter benutten gaat door het ontmoedigen van lang parkeren ten gunste van kort parkeren. Waarbij lang(er)parkeren overigens niet onmogelijk moet worden gemaakt.

Je kunt dit reguleren door regels te stellen zoals een kortere maximale parkeerduur.

Parkeerduurbeperkingen kunnen gerealiseerd worden in combinatie met een betalingsregeling (zoals in Zuid: 24 uur gratis, daarna betalen) of in combinatie met handhaving (na 14 dagen weghalen). Reguleren gaat niet zonder handhaving. De Fietsersbond kiest hier nadrukkelijk voor meer ruimte voor de parkeerder die er hooguit 24 uur staat.

Voor de Fietsersbond is betaald fietsparkeren:

- niet aanvaardbaar (en niet zinvol) als middel om de kosten van parkeervoorzieningen te dekken: de kosten van het innen zijn vaak al groter dan de opbrengst;
- niet aanvaardbaar als middel om het fietsgebruik af te remmen: de overheid – en wij ook – willen het fietsgebruik juist stimuleren. Wij denken dat betalen niet zozeer leidt tot minder fietsen, maar tot verplaatsing naar minder gewenste plekken;
- wel aanvaardbaar als middel om fietsparkeren te reguleren, bijvoorbeeld in combinatie met een parkeerduurbepaling of om bijzondere fietsen te kunnen stallen;
- wel aanvaardbaar als er bijzondere kwaliteit en/of extra service wordt geboden, bijvoorbeeld direct onder het perron of als (zelf) zoeken niet nodig is;
- alleen aanvaardbaar wanneer er ook een gratis alternatief wordt geboden.

We stellen voor om in de gebouwde voorzieningen de Fietspunt-constructie toe te passen: d.w.z. eerste dag gratis, daarna betalen. en daarbuiten een parkeerduurbepaling.

Parkeervoorzieningen waar vanaf de eerste dag betaald moet worden werken in de praktijk slecht. Een groot deel van de NS-klanten plaatst dan de fiets buiten de voorzieningen, waardoor het fietsparkeerprobleem niet wordt opgelost.

Het Stationseiland in Amsterdam lijkt door de ligging overigens erg geschikt voor een model waarbij fietsen 100% gecontroleerd worden bij binnenkomen en/of weggrijden van het eiland. Het Smakkelaarsveld-project in Utrecht kan helpen bij de technische uitwerking van het bovenstaande. Denkbaar is de registratie van het fietsparkeren te combineren met het inchecken met de OV-chipkaart.

6) Bestaande plekken eerlijk verdelen door differentiëren

De regels voor het fietsparkeren kunnen per deelgebied verschillen. Je kunt verschillen maken in aantrekkelijkheid en toegankelijkheid.

Aantrekkelijkheid kan correleren met: de afstand tot de bestemming, overdekt of niet, ruimte per fiets. Door al dan niet aantrekkelijke ruimte beschikbaar te stellen, beïnvloed je het aantal reizigers dat eropaf komt. Toegankelijkheid kan correleren met parkeerduurbeperingen of betalingsregelingen.

Op die manier kun je veel verschillende soorten plekken aanbieden en zo adequater reageren op de vraag of bijv. langparkeerders wel moeten worden toegestaan op een wat grotere afstand van het station.

Ook kun je verschillen maken tussen soorten fietsen (bak-, brom- en snorfietsen). Dat laatste kan overigens nu niet in de openbare ruimte op basis van de APV; wel in stallingen die niet behoren tot de openbare ruimte.

En zo zijn er meer projecten in den lande waar we veel van kunnen opsteken, zoals het project 'eersteklasparkeren' van de NS (nu in Arnhem).

De Fietsersbond vindt dat zolang de stallingsruimte schaars is, deze bij voorkeur ten goede moet komen aan het soort verkeer dat je het meest wilt stimuleren.

- Liever voor gewone fietsen dan voor bakfietsen. Bakfietsen nemen extra ruimte in, de eigenaren beschikken meestal ook wel over een gewone fiets.
- En liever voor bakfietsen dan voor brom- en snorfietsen. Als je daar plekken voor maakt, trekt dit meer brom- en snorfietsen aan.
- Liever voor kortparkeerders (tot 24 uur) dan langparkeerders.
- Liever voor 'voortransport' (dus van Amsterdammers) dan 'natransport' (vanwege de parkeerduur).

7) Consequentere handhaving

Het heeft weinig zin om voortdurend meer fietsplekken te creëren, wanneer deze langzaamaan vol raken met wrakken, weesfietsen en fietsen van (te)langparkeerders. De Fietsersbond is daarom voor een simpel en consequent wegknipbeleid met duidelijke regels:

- a. niet gevaarlijk parkeren: dus niet voor de nooduitgang of in de doorgang voor gehandicapten etc.) → meteen weghalen (kan al o.b.v. RVV en WPV, gebeurt nu bij Amstelstation);
- b. geen wrakken → meteen weghalen (kan al, ook al is de definitie moeilijk);
- c. bij een parkeerduurbepering → weghalen na verstrijken van maximum parkeerduur (kan al, maar is arbeidsintensief omdat er twee rondes voor nodig zijn);
- d. buiten rekken en vakken, maar niet gevaarlijk: → alleen weghalen als minder dan 80% van de voorzieningen bezet is én als alle gevaarlijke fietsen, wrakken en langparkeerders weg zijn.

We hebben de indruk dat er rondom CS behoorlijk veel fietsen uit categorie (d) worden weggehaald, terwijl fietsen uit categorie (a), (b) en (c) er nog staan. De huidige handhaving is duur en lijkt ons omslachtig. We denken dat dit beter en efficiënter kan met ander vervoer van weggehaalde fietsen, decentrale fietsdepots, innovatieve registratie van fietsen of andere regels voor het bewaren van weggehaalde fietsen. De Fietsersbond vindt dat daarover overleg geïnitieerd moet worden.

8) OV-fiets aantrekkelijker maken dan (langdurig) fietsparkeren

De OV-fiets is met name geschikt als natransport voor forensen. Voor een forens moet een OV-fiets aantrekkelijker zijn dan langdurig een eigen fiets stallen nabij het station.

Meer OV-fietsen voorkomen een deel van de 'langparkeerders'. Voorwaarde is wel dat de beschikbaarheid van een OV-fiets gegarandeerd is, anders is het voor veel mensen geen alternatief.

Stallingen kunnen hun stallingsruimte overigens efficiënter gebruiken, omdat een groot deel van de OV-fietsen zijn uitgeleend juist als veel Amsterdammers hun fiets willen parkeren: timesharing.

Tot slot

We denken dat veel van bovenstaande maatregelen snel uitgevoerd kunnen worden, omdat er breed draagvlak voor is.

We denken graag mee over verdergaande plannen en uitwerkingen van de voorzetten die we hierboven geven. Maar we constateren ook dat we, als we blijven doorgaan met 'een rekje hier of daar' en het wegknippen van fietsen op een tempo van 20 per uur, het probleem niet de aandacht geven die het verdient.

Als Amsterdam de fiets serieus neemt, kan de fietser makkelijk naar de trein gelokt worden. Fiets-trein als alternatief voor de auto, ontlast uiteindelijk ook het rijkswegennet.

De fietser verdient dat.

Fietsersbond Amsterdam
W.G.-plein 84
1054 RC Amsterdam
tel.: 020 6128445
email: g.faber@fietsersbond.nl



Bijlage:

- Indicatie ruimtebeslag 34.000 plekken

Huidige aantallen en theoretisch ruimtebeslag voor 34.000 fietsen

Op het Stationseiland zijn nu tegen de 10.000 plekken:

	aantal plekken	(sub)totaal
fietsflat	2.400	
andere pontons	1.500	
maaiveld	3.600	
totaal gratis		7.600
betaalde plekken	2.400	
totaal		10.000
buiten de rekken		

(bron coördinatie stationseiland(*)).

Het is niet mogelijk aan te geven hoeveel fietsplekken er nodig zijn.

Uitgaande van groeiende passagiersaantallen en de latente behoefte lijkt ons 33.500 fietsen rond CS een redelijke aanname. Hoeveel ruimte zouden deze innemen?

34.000 te stallen fietsen

42.500 benodigde plekken (bezettingsgraad 80%)

50.000 m2 (1,2 m2/ plek)



vingeroefening: 50.000 m2 fietsparkeren op het maaiveld/ pontons nabij het Centraal Station